Si je vous dis "Peugeot", vous pensez sûrement à ça [pub peugeot motion & emotion] ou à ça [peugeot 206 fumée].

Mais Peugeot, c'est aussi ça [205 T16], ça [plus de 205 T16], et en 1988, Peugeot, ça a même été ça [la main à Vata']

Alors, on en parle ?

[Intro]

Notre histoire commence en octobre 1981, avec deux marques et un homme. Ces deux marques, ce sont Peugeot et Talbot. A l'époque, ces deux constructeurs appartiennent au groupe PSA, Peugeot Société Anonyme. Le groupe décide de fusionner ces deux marques, et PAF ! Ca fait pas des Chocapic, ça fait Peugeot Talbo Sport.

Et cet homme, c'est Jean Todt. Non, pas Jean Toad, Jean Todt, T-O-D-T, un ancien copilote de rallye né en 1946 dans le Cantal, qui abandonne le baquet et la combinaison de course pour le fauteuil en cuir et le costard cravate quand Jean Boillot, alors PDG du groupe PSA, lui confie la direction de Peugeot Talbot Sport. Et autant vous dire que nos deux Jean ont plus de pain sur la planche qu'une boulangerie, parce que Peugeot va très mal après le rachat infructeux de Chrysler Europe .

Pour éviter la faillite, Peugeot n'a le droit qu'à une seule voiture, un seul essai.

Et cet essai salvateur arrivera chez les concessionnaires en 1982. Ce qui était alors connu en interne comme le projet M24 se dévoile au monde sous le nom de 205. La voiture est un succès en elle-même, mais pour faire vendre sa poule aux oeufs d'or, il faut une poule aux oeufs d'or qui va vite, et c'est là qu'on retombe sur Peugeot Talbot Sport.

La première tâche de Jean Todt, à la tête de la division sportive du constructeur au lion est d'engager la 205 en compétition, et il ne fera pas les choses à moitié.

En 1983, la catégorie à la mode, c'est le championnat du monde des rallyes, qui à l'époque utilise la règelmentation de Groupe B.

L'ère du Groupe B est l'une des époques les plus folles du sport automobile. Un règlement laxiste autorisait les constructeurs à produire des monstres incontrôlables et à les faire rouler de jour comme de nuit dans toutes les conditions et sur toutes les surfaces pendant des rallyes qui pouvaient parfois aller jusqu'à 5000 km. Des pilotes héroiques poussaient ces voitures jusqu'à l'extrême limite, parfois même au prix de leur vie, et c'est dans le but de participer à cette impitoyable lutte pour la victoire que Peugeot engage sa 205 Turbo 16 pour la saison 1984.

Avant de continuer, on va parler règlement.

Je sais, les règles c'est chiant mais promis ce sera rapide.

La règelementation du Groupe B imposait que les voitures de rallye soient dérivées d'une voiture homologuée pour la route produite à au moins 200 exemplaires par an, avec dans l'idée que ça forcerait les constructeurs à prendre la voiture de série de monsieur et madame tout le monde et de l'adapter pour l'engager en rallye.

Ca, c'est l'esprit de la règle.

Soit.

Mais 200, c'est pas beaucoup de voitures, surtout quand vous avez les volumes de vente d'un Peugeot ou d'un Audi.

Ce serait vraiment dommage que, disons, les constructeurs prennent la règle complètement à l'envers, développent leur voiture de rallye d'abord et produisent une version assagie à 200 exemplaires homologués route pour la vendre au grand public.

Ce serait tellement dommage que c'est exactement ce que Lancia fera dès 1973 avec sa Stratos, et que les constructeurs répliqueront jusqu'à la fin du Groupe B en 1986.

Peugeot ne fait pas exception, car même si leur voiture s'appelle 205 Turbo 16 et ressemble vaguement à une 205, cette machine est concue à partir de rien, pour répondre aux exigences du Groupe B. Son moteur en position centrale arrière, ses 4 roues motrices, son poids contenu à seulement 940 kilos et ses faibles dimensions permettent au Finlandais Ari Vatanen et son copilote, le Britannique Terry Harryman, de remporter 3 des 5 rallyes auxquels ils participent lors de la saison 1984.

Si le Suédois Stig Blomqvist et Audi remportent respectivement les titres pilote et constructeur cette saison, la 205 Turbo 16 se montre fiable et compétitive pour une voiture à peine sortie des ateliers, et la saison 1985 s'avèrera encore plus agitée que 1984

Lancia abandonne son obsolète Rally 037 et aligne la Delta S4 Corsa, dont la fiche technique similaire (moteur central arrière, 4 roues motrices, turbo) la place en rivale naturelle de la citadine au lion.

Après plusieurs années d'absence, Ford revient en rallye avec ses RS200 et Sierra RS Cosworth. La première possède elle aussi un moteur central arrière, et la deuxième aura une carrière correcte dans des catégories inférieures.

Citroën engage sa BX 4TC, avec très peu de succès. Le poids élevé, la faible puissance et le moteur en porte-à-faux avant empêcheront la berline française d'être compétitive et la voiture connaitra son meilleur résultat avec une sixième place au rallye de Suède 1986, pilotée par Jean – Claude Andruet.

Audi raccourcit l'empattement de sa Quattro, augmente encore la puissance jusqu'à 500 chevaux et ajoute des énormes appendices

aérodynamiques à l'avant, sur les côtés et à l'arrière pour maintenir la voiture au sol.

Peugeot emprunte un chemin similaire à Audi : ils augmentent la puissance de leur voiture et y ajoutent des énormes ailerons à l'avant et à l'arrière, c'est l'arrivée de la Peugeot 205 Turbo 16 Evo 2.

Enfin, le groupe britannique Rover est lui aussi de la partie avec sa MG Metro 6R4. Elle aussi possède un moteur central arrière, 4 roues motrices, et un turbo.

La saison 1985 est lancée, et c'est une domination quasi-unilatérale du constructeur français. Sur 12 rallyes cette saison, la 205 Turbo 16 Evo 2 en remporte 7. Timo Salonen remporte le titre pilote avec 127 points, loin devant le deuxième Stig Blomqvist et ses 75 points. Peugeot finit en tête du classement constructeur avec 142 points devant les 126 d'Audi. Cependant, la saison 1985 sera entâchée par deux accidents :

Le premier, c'est celui d'Ari Vatanen au rallye d'Argentine, qui l'enverra en convalescence pendant 18 mois à cause de plusieurs vertèbres fracturées.

Le deuxième, c'est l'accident de l'italien Atillio Bettega. Lors du Tour de Corse, la 5ème épreuve de la saison, le pilote perd le contrôle de sa voiture pendant la quatrième spéciale. Au cours de sa chute, la voiture percuta plusieurs arbres, avant de s'arrêter net. Le choc eut lieu du côté pilote, tuant Attilio Bettega sur le coup, mais laissant son copilote, Maurizio Perissinot, s'en sortir indemne.

La saison 1986 est là encore dominée par la 205 Turbo 16 Evo 2, malgré 3 victoires de la Delta S4. Mais il y a un problème.

Au rallye de Sanremo, en Italie, les Peugeot sont disqualifiées à causes de jupes aérodynamiques jugées hors-règlement, ce qui donne les trois premières places à des Lancia Delta S4 Corsa : Markku Alén remporte le rallye, suivi de Dario Cerrato et Massimo Biasion. Pour Peugeot, cette décision est injustifiée : selon eux, les commissaires sportifs ont disqualifié leurs voitures afin d'avantager Lancia et leur permettre de remporter le seule rallye italien du championnat.

Alors, pour prouver la combine, Peugeot engage ses voitures à l'épreuve suivante, le rallye de Grande – Bretagne, avec les mêmes jupes qu'au Sanremo, et leur 205 Turbo 16 est homologuée.

A la suite de la manoeuvre des Italiens, la FISA, la Fédération Internationale du Sport Automobile, qui organise le championnat du monde des rallyes, annule purement et simplement les résultats du rallye de Sanremo.

Mais voilà, cette histoire de jupes aérodynamiques fait pâle figure en comparaison de l'autre désastre qui frappe la saison : la Mort.

Au rallye du Portugal, deuxième épreuve de la saison, le Portugais Joaquim Santos perdit le contrôle de sa Ford RS200, qui dériva dans le public.

L'équipage s'en sortit indemne, mais fit 3 morts et plus de 30 blessés. A la suite de cet accident, tous les équipages engagées par les constructeurs eux-même se retirèrent du rallye, laissant la victoire à Joaquim Moutinho, un compatriote de Santos.

Le Rallye du Kenya, l'épreuve suivante, se passe sans encombres, mais c'est le Tour de Corse 1986 qui scellera définitivement le destin du Groupe B.

Malgré la fatigue provoquée par une grippe et un mal de dos récurrent, le Finlandais Henri Toivonen mène le rallye sur Delta S4, inlassablement poursuivi par le Français Bruno Saby qui doit lutter contre la surchauffe des pneus arrière de sa 205 Turbo 16 Evo 2.

A la fin de la première journée, Henri Toivonen dira : "Ce rallye est fou, même si tout va bien pour le moment. S'il y a un problème, c'est sûr, je suis foutu"

D'autres pilotes roulant sur des voitures de Groupe B partageront ses inquiétudes, et dans une courte interview avant de prendre le départ de la 18° spéciale du rallye, Toivonen dira ceci :

"Aujourd'hui, nous avons parcouru plus que la distance totale du rallye de Finlande. Après 4 heures de pilotage, c'est difficile de maintenir cette vitesse. Donc, avec une voiture moderne comme celle-ci, il est purement impossible de faire la course ici. C'est physiquement épuisant et le cerveau ne peut pas continuer comme ça"

Au septième kilomètre de la 18° spéciale, reliant Corte à Taverna, la Lancia Delta S4 Corsa d'Henri Toivonen et son copilote, l'Américain Sergio Cresto, quitta la route dans un virage serré, sans rambarde de sécurité. La voiture plongea dans un ravin et atterrit sur le toit.

Les arbres éventrèrent le réservoir de la voiture, et le carburant s'enflamma au contact du moteur encore chaud.

Le feu fut si intense que seuls le châssis, les amortisseurs et les freins survécurent à l'incendie, et les pompiers arrivés sur place ne purent qu'éteindre les flammes avant qu'elles ne se propagent.

En signe de deuil, l'équipe Lancia se retira du rallye, et Audi se désengagea complètement de la saison.

Quelques heures seulement après la mort de Toivonen, Jean – Marie Balestre, président de la FISA, prononca l'interdiction des voitures de Groupe B en championnat du monde des rallyes, et le Groupe S, qui devait lui succéder, est également interdit. A partir de la saison 1987, le championnat du monde des rallyes utilisera désormais la règelementation du Groupe A, bien plus restrictive que le B.

La Tour de Corse continua tout de même, et c'est Bruno Saby qui remporte l'épreuve. Le Français tient là sa première victoire en championnat du monde, mais la victoire est en demi-teinte et c'est un pilote déçu qui apparait

devant les caméras de télévision à la fin de la course. [ITW Bruno Saby]

Sur les 8 rallyes restants, la 205 Turbo 16 Evo 2 en remportera 4, 2 victoires pour le Finlandais Timo Salonen et 2 autres pour son compatriote, Juha Kankkunen. Ce dernier remporte le titre pilote pour 1986 et Peugeot termine son aventure en Groupe B avec un deuxième titre constructeur.

La saison 1986 se termine ainsi, et pour l'instant, les constructeurs ayant engagé des voitures en Groupe B sont coincés avec des machines qui ont perdu leur intérêt principal, alors ils essayent de les placer où ils peuvent. Des équipes privées les aligneront dans des championnats régionaux, mais les fortes restrictions règlementaires les rendront peu compétitives par rapport aux voitures de Groupe A, bien plus modernes.

Vous souvenez vous qu'à l'occasion du rallye d'Argentine 1985, Ari Vatanen s'était pété plusieurs vertbères ?

Entretemps, le Finlandais est revenu de sa convalescence, prêt à écraser la pédale de droite, et c'est avec une nouvelle mouture de la Turbo 16 qu'il le fera, la 205 Turbo 16 Grand Raid, car Peugeot a eu une idée.

Privé d'une catégorie de rallye pour aller se tirer la bourre en 205, Peugeot Talbot Sport se tourne vers le Dakar, qui s'appelle à l'époque le Paris – Dakar, parce qu'il part de Paris et arrive à Dakar.

Ari Vatanen remporte l'édition 1987 de l'épreuve sur 205 Turbo 16 Grand Raid, et l'édition 1988 est remportée par un autre Finlandais habitué de la 205, Juha Kankkunen.

Puis vient l'année 1989 : pour promouvoir sa dernière voiture de route, la Peugeot 405, Peugeot décide de remplacer la 205 par la 405 Turbo 16 Grand Raid. Les deux voitures partagent la même base mécanique, la 405 Turbo 16 Grand Raid n'est donc qu'une 205 recarrossée. Ari Vatanen remporte les édition 1989 et 90 du Dakar.

Avant de passer à la suite, courte parenthèse. Ce que vous avez sous les yeux, ce sont la 405 de Vatanen et le DAF TurboTwin X1 du Néerlandais Jan de Rooy, pendant la septième étape. Les deux sont au coude à coude, dans les dunes.

D'un côté, le camion.

Un camion équipé de deux moteurs. Oui, deux. Deux moteurs et deux boîtes de vitesse développant 1200 chevaux – ça fait tellement de lasagnes - pour faire avancer ce monstre de 10,5 TONNES !

De l'autre, la voiture.

La Peugeot 405 Turbo 16 Grand Raid, 400 bourrins, 900 kilos à vide, avec au volant un Finlandais buveur de lait qui à peine 2 ans plus tôt s'était pété les vertèbres et qui avait comme cadeau de retour la tâche de prendre le désert africain et de le traverser plus vite que les autres.

Maintenant, vous vous demandez sûrement à quelle vitesse vont Vatanen et De Rooy. 90, 100 km/h peut-être ? Ils sont dans le sable, donc ils doivent pas aller bien vite.

Perdu.

Jan de Rooy est entrain de dépasser Ari Vatanen à 200 km/h.

Quand je disais que le TurboTwin X1 était le seul concurrent véritable des Peugeot, c'était littéral. De Rooy est troisième au classement général, loin devant le reste des concurrents, mais l'accident de son camion d'assistance le forcera à abandonner la course.

Quant à Vatanen, lui aussi connaitra son lot de problèmes. Lors du bivouac à Bamako, le 19 janvier, Jean Todt apprend, par un appel téléphonique, que la 405 de Vatanen a été volée, et c'est un énorme problème car chaque pilote dispose d'un horaire de départ précis, avec une marge de 30 minutes. Au-delà, le pilote est disqualifié. C'est donc une course contre la montre qui s'engage pour retrouver la 405, et la voiture sera finalement retrouvée dans un champ, à 2 kilomètres du départ. Ari Vatanen se lance et finit huitième, conservant ainsi toutes ses chances de remporter la victoire finale.

Mais le lendemain, la nouvelle tombe : Vatanen est disqualifié pour non-respect de la marge des 30 minutes dont on a parlé plus tôt. La disqualification de Vatanen et l'abandon de De Rooy laisse un certain Juha Kankkunen vainqueur, compatriote et coéquipier d'Ari Vatanen.

Mais assez parlé de camions, on est là pour la 205.

Malgré la présence de la 405, deux 205 Turbo 16 Grand Raid sont encore engagées en 1989 : celle pilotée par Guy Fréquelin finit 4° tandis que celle de Philippe Wambergue termine 8°.

La 205 Turbo 16 participera aussi à l'édition 1987 du Pikes Peak International Hill Climb, une course de côte aux Etats – Unis, mais ne remportera pas la victoire. Ari Vatanen, toujours lui, finit deuxième derrière l'Allemand Walter Röhrl à cause d'une casse mécanique, tandis que le Kenyan Shekhar Mehta termine quatrième.

Ce n'est toutefois pas la fin de l'aventure Peugeot à Pikes Peak, oh que non.

Car en 88 et 89, la Peugeot 405 Turbo 16 (qui est une 205 recarrossée) participera à Pikes Peak, sous le nom de 405 Turbo 16 Pikes Peak, merci Captain Obvious. Et, là, comment vous dire. Imaginez le truc.

Vous êtes Ari Vatanen, entrain de remonter le Pikes Peak, lors de l'édition 1988 de la course. Vous pilotez une Peugeot 405 Turbo 16 Pikes Peak de 660 chevaux pour moins d'une tonne, qui essaye tant bien que mal de se défaire de votre contrôle malgré les énormes ailerons et les 4 roues motrices, parce que la piste est en terre et que ça glisse comme jamais.

Vous êtes entrain de battre le record de la montée, tout le monde chez Peugeot Talbot Sport y comprit votre patron Jean Todt compte sur vous, mais vous avez pris le départ de la course en fin de journée, donc plus vous montez, plus le soleil vous éblouit parce qu'il n'y a ni arbre ni pierres ni quoi que ce soit d'autre pour le cacher.

Votre pare-brise n'est qu'une plaque de plexiglas et votre casque n'a pas de visière parce que c'est les années 80 et que la sécurité c'est pas encore ça. Qu'est-ce que vous faites ?

Si vous avez pensé "utiliser ma main comme une visière", félicitations, parce que c'est exactement ce que Vatanen va faire !

Cette main au casque sera captée par les caméras embarquées dans la voiture et finira dans un court-métrage appelé Climb Dance, qui sortira en 1990 et dont on regarde le remaster HD de 2009, je vous mets le lien en description.

Nous sommes désormais en 1990. Le Groupe B, cet âge d'or du rallye aussi magnifique que dangeureux, est terminé, et le Groupe A a fini par prendre sa place. Les 204 Turbo 16 de route, les "Série 200" sont toutes vendues. Après 6 ans de commercialisation, la 205 est uen voiture commune sur les routes françaises. Même les versions sportives que sont la 205 XS, GT, Rallye et GTI se sont bien vendues. Il n'y a plus besoin d'utiliser le sport mécanique pour vendre des 205.

Enfin, la 205 Turbo 16 Evo 2 avec laquelle Bruno Saby était arrivé deuxième du Tour de Corse 1985 a été vendue aux enchères en 2021, pour 977 440 euros, et une Série 200 ayant appartenu à Jean Todt lui-même est partie à 419 260€.

C'est sur cette conclusion pleine de fric que, comme la vie de la 205 compétition, cette vidéo est désormais terminée.

Si vous avez aimé ce nouveau format, mettez un pouce bleu, abonnez-vous et activez la cloche, y'a des chances qu'il revienne.

Obi – Wan Clé – Nobi, out !

[outro]